Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/6168

18. 11. 96

Sachgebiet 96

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 16. November 1995 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Usbekistan über den Luftverkehr

A. Zielsetzung

Mit dem Gesetz soll einem völkerrechtlichen Vertrag nach Maßgabe des Artikels 59 Abs. 2 des Grundgesetzes zugestimmt werden. Mit seiner Hilfe wird der internationale Fluglinienverkehr für die deutschen Luftfahrtunternehmen und die des Vertragspartners zwischen beiden Staaten auf eine solide Rechtsgrundlage gestellt, die im Gegensatz zur Gewährung vorläufiger Rechte – ohne Vertragsbasis – auch langfristige Planungen trägt und nur formalisierter Beendigung unterliegt.

B. Lösung

Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Usbekistan gewähren sich gegenseitig die Rechte des Überflugs (1. Freiheit), der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), des Absetzens (3. Freiheit) und des Aufnehmens (4. Freiheit) von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post im gewerblichen internationalen Fluglinienverkehr. Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

Das Vertragsrecht trägt den nationalen Erfordernissen zur Umsetzung dieses Vertrags in deutsches Recht Rechnung.

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

Es entstehen keine Kosten.

E. Sonstige Kosten (z. B. Kosten für die Wirtschaft, Kosten für soziale Sicherungssysteme)

Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen.

Das Gesetz wirkt sich weder auf die Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus, da das Abkommen neben Fragen technischer Art sowie der Rechtsgewährungen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit nur die Art und Weise der Bestimmungen von Beförderungsentgelten, nicht aber deren Höhe, regelt.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 900 01 – De 56/96

Bonn, den 18. November 1996

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 16. November 1995 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Usbekistan über den Luftverkehr mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 704. Sitzung am 8. November 1996 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Dr. Helmut Kohl

Entwurf

Gesetz zu dem Abkommen vom 16. November 1995 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Usbekistan über den Luftverkehr

Vom

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 16. November 1995 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Usbekistan über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 21 Abs. 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 in Verbindung mit Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 und Abs. 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 6 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren, deren Aufkommen den Ländern ganz oder teilweise zufließt.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 21 Abs. 1 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen.

Das Gesetz wirkt sich weder auf die Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus, da das Abkommen neben Fragen technischer Art sowie der Rechtsgewährungen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit nur die Art und Weise der Bestimmungen von Beförderungsentgelten, nicht aber deren Höhe, regelt.

Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Usbekistan über den Luftverkehr

Соглашение между Правительством Федеративной Республики Германия и Правительством Республики Узбекистан о воздушном сообщении

Inhaltsübersicht

Оглавление

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Republik Usbekistan –

Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, zur Unterzeichnung aufgelegt in Chicago am 7. Dezember 1944,

in dem Wunsch, ein Abkommen über die Einrichtung und den Betrieb des Fluglinienverkehrs zwischen den Hoheitsgebieten beider Staaten und darüber hinaus zu schließen –

sind wie folgt übereingekommen:

Правительство Федеративной Республики Германия

и

Правительство Республики Узбекистан,

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1994 г.,

желая заключить Соглашение об установлении и осуществлении регулярного воздушного сообщения между государственными территориями обеих стран и за их пределами,

пришли к соглашению о нижеследующем:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

Статья 1

Определение терминов

(1) По смыслу данного Соглашения, если из его текста не вытекает ничего иного, следует понимать:

a) „Zivilluftfahrt-Abkommen" das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;

b) „Luftfahrtbehörde" in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf die Republik Usbekistan der Generaldirektor der Zivilluftfahrt der Republik Usbekistan oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

c) „bezeichnetes Unternehmen" jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet", „Fluglinienverkehr", „internationaler Fluglinienverkehr" und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegte Bedeutung.

(3) Der Begriff „Tarif" bedeutet den Preis, der für die internationale Beförderung (d.h. die Beförderung zwischen Punkten in den Hoheitsgebieten von zwei oder mehr Staaten) von Fluggästen, Gepäck oder Fracht (ausgenommen Post) zu berechnen ist, und schließt folgendes ein:

a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung zu berechnen ist, als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarife, die unter Verwendung von anderen Tarifen oder von Anschlußtarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind, gebildet werden;

b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;

c) die Bedingungen, nach denen sich die Anwendbarkeit des Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Provisionszahlung richtet.

Er umfaßt auch

d) alle wesentlichen Leistungen, die in Verbindung mit der Beförderung erbracht werden;

e) jeden Tarif für die als Zusatz zu einer internationalen Beförderung verkaufte Beförderung auf einem inländischen Streckenabschnitt, der für rein inländische Flüge nicht verfügbar ist und der nicht allen Beförderern im internationalen Verkehr und deren Kunden zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen das Recht,

a) ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;

a) "Конвенция о гражданской авиации" – Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 г., включая все Приложения, принятые согласно её Статье 90 и все изменения Приложений или Конвенции о гражданской авиации, принятые согласно Статьям 90 и 94 в той степени, в которой эти приложения и поправки вступили в силу для обеих Договаривающихся Сторон или были ратифицированы ими;

b) "Ведомство авиационных Властей" означает в отношении Федеративной Республики Германия – Федеральное министерство транспорта, в отношении Республики Узбекистан – Генеральный директор гражданской авиации, или в обоих случаях – любое иное лицо либо организацию, которые уполномочены выполнять функции, возложенные на указанные ведомства;

c) "назначенное авиапредприятие" означает любое авиапредприятие, которое одна Договаривающаяся Сторона указала другой Договаривающейся Стороне путём письменного уведомления согласно Статье 3 как авиапредприятие, которое должно будет осуществлять международное воздушное сообщение по маршрутам, установленным согласно пункту 2 Статьи 2 данного Соглашения.

(2) Термины "государственная территория", "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение" и "посадка с некоммерческими целями" в применении к данному Соглашению имеют значение, установленное для них в Статьях 2 и 96 Конвенции о гражданской авиации.

(3) Термин "тариф" означает плату, взимаемую за международную перевозку (т.е. перевозку между пунктами на государственных территориях двух или более стран) пассажиров, багажа и груза за исключением почты), и включает следующее:

a) каждый сквозной тариф или сумму, которые подлежат оплате за международную перевозку, предлагаемую на рынке сбыта и продаваемую как таковую, включая и те сквозные тарифы, которые составлены с применением других тарифов или последующих тарифов на перевозку на международных или внутренних маршрутах, являющихся составными частями международных маршрутов;

b) комиссионные, подлежащие уплате за продажу авиабилетов на перевозку пассажиров и их багажа или за соответствующие меры при перевозке груза;

c) условия, которые определяют применение тарифа или цену на перевозку или уплату комиссионных;

Он также включает:

d) все существенные услуги, оказываемые во взаимосвязи с перевозкой;

e) каждый тариф за перевозку внутри страны, проданную в дополнение к международной перевозке, которого нет на исключительно внутренних линиях и который не может быть предоставлен на тех же условиях всем авиакомпаниям и их клиентам в международном воздушном сообщении.

Статья 2

Предоставление прав перевозок

(1) Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне для осуществления международного воздушного сообщения назначенными авиапредприятиями право:

a) пролета её государственной территории без посадки;

b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;

c) in ihrem Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu landen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan durch Notenwechsel festgelegt.

(3) Nach Absatz 1 wird den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei nicht das Recht gewährt, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post aufzunehmen und gegen Entgelt an einen anderen Ort innerhalb des Hoheitsgebiets dieser anderen Vertragspartei zu befördern (Kabotage).

(4) Die Gewährung von Verkehrsrechten nach Absatz 1 umfaßt nicht auch die Gewährung des Rechts, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post zwischen Punkten im Hoheitsgebiet der die Rechte gewährenden Vertragspartei und Punkten im Hoheitsgebiet eines dritten Staates sowie in umgekehrter Richtung zu befördern (5. Freiheit). Rechte der 5. Freiheit werden nur aufgrund besonderer Vereinbarungen zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gewährt.

b) посадки на её государственной территории с некоммеческими целями;

c) посадки на её государственной территории в указанных пунктах на маршрутах, установленных согласно пункту 2 данной Статьи, с коммерческими целями для погрузки или выгрузки пассажиров, багажа, груза и почты.

(2) Маршруты, по которым назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон будет предоставлено право осуществлять международное воздушное сообщение, устанавливаются в Таблице Маршрутов путём обмена нотами.

(3) Положения пункта 1 данной Статьи не считаются предоставлением назначенным авиапредприятиям одной Договаривающейся Стороны права брать на борт для перевозки за плату на государственной территории другой Договаривающейся Стороны пассажиров, багаж, груз и почту и перевозить их в другой пункт внутри государственной территории этой другой Договаривающейся Стороны (каботаж).

(4) Предоставление права перевозок согласно пункту 1 данной Статьи не включает также права перевозить пассажиров, багаж, груз и почту между пунктами на государственной территории Договаривающейся Стороны, предоставляющей это право, и пунктами на государственной территории третьего государства и в обратном направлении (5-ая свобода). Права 5-ой свободы будут предоставляться только на основе особых договорённостей между Ведомствами авиационных властей обеих Договаривающихся Сторон.

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt werden, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dieses Artikels und des Artikels 9 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

(3) Eine Vertragspartei kann von jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs zu erfüllen sind.

(4) Eine Vertragspartei kann jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der nach Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen auf Verlangen nicht den Nachweis erbringen kann, daß die Mehrheit des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen. Wegen der rechtlichen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Europäischen Union hat die andere Vertragspartei dieses Recht nur dann, wenn ein von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnetes Unternehmen auf Verlangen nicht nachweisen kann, daß die Mehrheit des Eigentums an dem Unternehmen bei einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder bei Staatsangehörigen oder Körperschaften solcher Mitgliedstaaten liegt und daß die

Статья 3

Назначение авиапредприятий и разрешение на эксплуатацию

(1) Международное воздушное сообщение по маршрутам, установленным согласно Статье 2, пункт 2 данного Соглашения, может быть начато в любое время при условии, что

a) Договаривающаяся Сторона, которой предоставляются права, указанные в Статье 2, пункт 1 данного Соглашения, в письменной форме назначит одно или несколько авиапредприятий и

b) Договаривающаяся Сторона, предоставляющая такие права, выдала назначенному или назначенным авиапредприятиям разрешение начать воздушное сообщение.

(2) Договаривающаяся Сторона, которая предоставляет такие права, безотлагательно даст разрешение на осуществление международного воздушного сообщения при условии соблюдения пунктов 3 и 4 данной Статьи, а также Статьи 9 данного Соглашения.

(3) Одна Договаривающаяся Сторона вправе требовать от каждого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны доказательства того, что оно способно соответствовать требованиям, которые следует выполнять по законам и прочим предписаниям для осуществления международного сообщения первой Договаривющейся Стороны.

(4) Одна Договаривающаяся Сторона вправе отказать каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Сторны в использовании предоставленных согласно Статье 2 прав, если это авиапредприятие не способно предоставить по её требованию доказательства того, что преимущественное владение и действительный контроль над ним принадлежат гражданам или юридическим лицам другой Договаривающейся Стороны или ей самой. Из-за правовых обязательств Федеративной Республики Германия перед Европейским Союзом другая Договаривающаяся Сторона обладает подобным правом лишь в том случае, когда назначенное Федеративной Республикой Германия авиапредприятие не в состоянии доказать по требованию, что преимущественное владение этим авиапредприятием при-

tatsächliche Kontrolle einem solchen Staat oder seinen Staatsangehörigen oder Körperschaften zusteht.

(5) Eine Vertragspartei kann nach Maßgabe der Absätze 1 bis 4 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes Unternehmen ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 4

Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Vor dem Widerruf oder der Einschränkung werden Konsultationen nach Artikel 16 durchgeführt, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

Artikel 5

Gleichbehandlung bei den Gebühren

(1) Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

(2) Bis zur Einführung der freien Konvertierbarkeit der Währung der Republik Usbekistan werden die Gebühren im Sinne des Absatzes 1 gemäß den Sätzen und Tarifen erhoben, die von jeder Vertragspartei auf ihrem Hoheitsgebiet unter Berücksichtigung der Empfehlungen der ICAO festgelegt werden.

Artikel 6

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von jedem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben. Werbematerial und Beförderungsdokumente jedes bezeichneten Unternehmens der einen Ver-

надлежит государству-члену Европейского Союза или гражданам или юридическим лицам таких государств-членов и что действительный контроль над ним принадлежит такому государству или его гражданам, или юридическим лицам.

(5) Каждая Договаривающаяся Сторона вправе в соответствии с пунктами 1-4 данной Статьи заменить одно назначенное ею авиапредприятие другим авиапредприятием. Новое назначенное авиапредприятие пользуется такими же правами и должно выполнять те же обязательства, как и авиапредприятие, место которого оно заняло.

Статья 4

Аннулирование или ограничение разрешения на эксплуатацию

Каждая Договаривающаяся Сторона может аннулировать или ввести ограничения на предоставленное согласно Статье 3, пункт 2 разрешение на эксплуатацию, если назначенное авиапредприятие не соблюдает законы или иные предписания предоставляющей права Договаривающейся Стороны или не соблюдает положения данного Соглашения, или не выполняет вытекающие из него обязательства. Перед аннулированием или введением ограничений проводятся консультации согласно Статье 16 данного Соглашения, если во избежание дальнейших нарушений законов или иных предписаний нет необходимости в немедленном приостановлении эксплуатации или введении ограничений.

Статья 5

Равенство при назначении сборов

(1) Сборы, взимаемые на государственной территории одной Договаривающейся Стороны за пользование аэропортами и другими аэронавигационными средствами воздушными судами каждого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, не могут быть выше тех сборов, которые взимаются с воздушных судов отечественного авиапредприятия при аналогичных международных воздушных перевозках.

(2) До введения свободной конвертируемости валюты Республики Узбекистан сборы, указанные в пункте 1 данной Статьи, будут взиматься в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Договаривающейся Стороной на своей государственной территории с учётом рекомендаций ИКАО.

Статья 6

Освобождение от таможенных пошлин и прочих сборов

(1) Используемые каждым назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны воздушные суда, влетающие на государственную территорию другой Договаривающейся Стороны и снова вылетающие или пересекающие её, включая имеющиеся на борту топливо, смазочные материалы, запчасти, табельное имущество и бортовые запасы, освобождаются от таможенных пошлин и прочих сборов, взимаемых при ввозе, вывозе или транзите товаров. Это распространяется также на товары, находящиеся на борту воздушных судов и используемые во время полёта над государственной территорией другой Договаривающейся Стороны.

(2) Топливо, смазочные материалы, запчасти, табельное имущество и бортовые запасы, временно ввозимые на государственную территорию одной Договаривающейся Стороны для того, чтобы сразу же или после складирования быть установленными или по другой причине взяты на борт воздушных судов назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны или иным образом быть снова вывезены с государственной территории первой Договаривающейся Стороны, освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, указанных в пункте 1 данной Статьи. Рекламные

tragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.

материалы и перевозочная документация каждого назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны также освобождаются от упомянутых в пункте 1 данной Статьи пошлин и других сборов при их ввозе на государственную территорию другой Договаривающейся Стороны.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(3) Топливо и смазочные материалы, принятые на борт воздшных судов каждого назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны на государственной территории другой Договаривающейся Стороны и используемые в международном воздушном сообщении, освобождаются от упомянутых в пункте 1 данной Статьи пошлин и других сборов, а также от возможных налогов на потребление.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(4) Каждая Договаривающаяся Сторона может держать указанные в пунктах 1 - 3 данной Статьи товары под таможенным надзором.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

(5) На указанные в пунктах 1 - 3 данной Статьи товары, освобождённые от указанных пошлин и других сборов, не распространяются обычно применяемые к ним экономические запреты или ограничения на ввоз, вывоз и транзитную перевозку.

(6) Jede Vertragspartei gewährt für Gegenstände und Dienstleistungen, die jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei geliefert bzw. erbracht und für Zwecke seines Geschäftsbetriebs verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Entlastung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerentlastung kann durch eine Befreiung oder Erstattung erfolgen.

(6) каждая Договаривающаяся Сторона предоставит на условиях взаимности освобождение от налога с оборота или от аналогичных косвенных налогов на товары и услуги, поставляемые или оказываемые каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны и используемые для осуществления его коммерческой деятельности. Освобождение от налога может осуществляться путём предварительного освобождения или возврата уплаченных налогов.

Artikel 7

Transfer von Einkünften

Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte jederzeit, auf jede Weise, frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu transferieren.

Статья 7

Перевод доходов

Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право в любое время, любым способом, свободно и без ограничения переводить в его главную контору доходы, полученные от продажи транспортных услуг в воздушном сообщении на государственной территории другой Договаривающейся Стороны в любой свободно конвертируемой валюте по официальному курсу.

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs

(1) Jedem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesen Unternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieser Unternehmen, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

Статья 8

Принципы эксплуатации маршрутов

(1) Каждому назначенному авиапредприятию Договаривающихся Сторон предоставляется справедливая и равноправная возможность эксплуатации маршрутов, установленных по Статье 2, пункт 2 данного Соглашения.

(2) При осуществлении международного воздушного сообщения на маршрутах, установленных по Статье 2, пункт 2 данного Соглашения, каждое назначенное авиапредприятие одной Договариваривающейся Стороны действует с учётом интересов каждого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, чтобы не нанести существенный ущерб авиаперевозкам зтого авиапредприятия, эксплуатирующего авиалинию по тому же маршруту или по его участкам.

(3) Международное воздушное сообщение по установленным согласно Статье 2, пункт 2 маршрутам в первую очередь служит предоставлению ёмкостей, соответствующих предвидимому спросу на авиаперевозки до и с государственной территории Договаривающейся Стороны, которая назначила авиапредприятия. Право зтих авиапредприятий осуществлять перевозки между пунктами на государственной территории друрой Договаривающейся Стороны по маршрутам, установленным по Статье 2, пункт 2 данного Соглашения, и пунктами в третьих государствах осуществляется в интересах регулируемого развития международного воздушного сообщения таким образом, что предложение ёмкостей будет ориентироваться

a) an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,

b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

(4) Um eine billige und gleiche Behandlung jedes bezeichneten Unternehmens zu gewährleisten, bedürfen die Frequenz der Flugdienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien.

(5) Erforderlichenfalls sollen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine zufriedenstellende Regelung des Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

a) на спрос на авиаперевозки до и с государственной территории Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятия,

b) на имеющийся спрос на авиаперевозки в районах, через которые проходит авиалиния, с учётом местного и регионального воздушного сообщения,

c) на требования рентабельной эксплуатации транзитных авалиний.

(4) Для обеспечения справедливых и равных условий работы каждому назначенному авиапредприятию частота полётов, типы воздушных судов в отношении их ёмкости, а также расписание рейсов подлежат одобрению Ведомствами авиационных властей Договаривающихся Сторон.

(5) При необходимости Ведомствам авиационных властей Договаривающихся Сторон следует приложить усилия для достижения удовлетворительного урегулирования предлагаемых ёмкостей авиатранспорта и частоты полётов.

Artikel 9

Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

(1) Jedes bezeichnete Unternehmen teilt den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien und vor Beginn jeder folgenden Flugplanperiode die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mit. Kurzfristige Änderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei stellt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen zur Verfügung, die vernünftigerweise angefordert werden können, um das von jedem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Статья 9

Передача эксплуатационных и статистических данных

(1) Каждое назначенное авиапредприятие не позднее одного месяца до начала воздушного сообщения по маршрутам, установленным по Статье 2, пункт 2 данного Соглашения, а также перед началом каждого последующего сезонного расписания полётов уведомляет Ведомства авиационных властей Договаривающихся Сторон о характере услуг, типах предусматриваемых воздушных судов и расписании полётов. О краткосрочных изменениях следует уведомлять незамедлительно.

(2) Ведомство авиационных властей одной Договаривающейся Стороны предоставляет Ведомству авиационных властей другой Договаривающейся Стороны по его просьбе все периодические или иные статистические материалы по назначенным авиапредприятиям, которые в разумных пределах могут быть затребованы для проверки предлагаемых ёмкостей каждого назначенного авиапредприятия первой Договаривающейся Стороны на маршрутах, установленных по Статье 2, пункт 2 данного Соглашения. Эти материалы должны содержать все данные, необходимые для определения объёма перевозок, а также пунктов отправления и пунктов назначения полётов.

Artikel 10

Tarife

(1) Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Abgangspunkt der Flugreise (gemäß Angabe in den Beförderungsdokumenten) liegt.

(2) Die bezeichneten Unternehmen berücksichtigen in ihren Tarifen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die bestehenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer. Die zuständige Luftfahrtbehörde darf die Erteilung der Genehmigung nur dann ablehnen, wenn ein Tarif diesen Kriterien nicht entspricht.

(3) Die bezeichneten Unternehmen legen den Luftfahrtbehörden die Tarife spätestens einen Monat vor dem vorgesehenen ersten Anwendungstag zur Genehmigung vor.

(4) Ist die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei mit einem ihr zur Genehmigung vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so unterrichtet sie das betroffene Unternehmen innerhalb von einundzwanzig Tagen nach dem Tag der Vorlage des Tarifs. Der Tarif darf in diesem Fall nicht angewendet werden. Anzuwenden ist

Статья 10

Тарифы

(1) Тарифы, применяемые назначенным авиапредприятием при перевозке пассажиров по маршрутам, установленным согласно Статье 2, пункт 2 данного Соглашения, подлежат одобрению Ведомством авиационных властей той Договаривающейся Стороны, на государственной территории которой находится пункт отправления (соответственно данным в перевозочной документации).

(2) В своих тарифах назначенные авиапредприятия учитывают эксплуатационные расходы, разумную прибыль, существующие услиния конкуренции и рынка сбыта, а также интересы пользователей транспорта. Компетентное Ведомство авиационных властей вправе отказать в одобрении тарифа только в том случае, если он не соответствует этим критериям.

(3) Назначенные авиапредприятия представляют тарифы Ведомству авиационных властей не позднее, чем за один месяц до намеченной даты их применения.

(4) Если Ведомство авиационных властей одной Договаривающейся Стороны не согласно с тарифом, представленным ему на одобрение, то оно уведомляет об этом соответствующее предприятие в течение двадцати одного дня с даты представления тарифа. В таком случае применятъ представ-

weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte.

ленный тариф не разрешается. Следует продолжать применение прежнего тарифа, который должен был быть заменён новым тарифом.

Artikel 11

Gewerbliche Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen sowie Verwaltungs-, kaumfmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit sie von dem bezeichneten Unternehmen benötigt werden.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten. Das in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigte Personal benötigt jedoch keine Arbeitserlaubnis.

(3) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht der Selbstabfertigung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post für die bezeichneten Unternehmen oder andere Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei. Dieses Recht schließt den den Flughäfen vorbehaltenen Bereich der luftseitigen Bodenverkehrsdienste (Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge) nicht ein.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, seine Beförderungsleistungen auf eigenen Beförderungsdokumenten unmittelbar in eigenen Verkaufsräumen sowie durch seine Agenten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an jeden Kunden in jeder Währung zu verkaufen.

Статья 11

Коммерческая деятельность

(1) Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны на основе взаимности право содержать на её государственной территории филиалы с административным, коммерческим и техническим персоналом, поскольку они требуются для назначенного авиапредприятия.

(2) При учреждении филиалов и предоставлении работы персоналу, указанному в пункте 1 данной Статьи, надлежит соблюдать законы и иные предписания соответствующей Договаривающейся Стороны, а также законы и другие предписания, регулирующие въезд иностранцев и их пребывание на государственной территории соответствующей Договаривающейся Стороны. При этом для персонала, занятого в филиалах согласно пункту 1 данной Статьи, разрешения на работу не требуется.

(3) Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет на основе взаимности каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право на самостоятельное обслуживание пассажиров, багажа, груза и почты для назначенных авиапредприятий или для других авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны. Это право не включает в себя услуги по наземному обслуживанию (наземное обслуживание воздушных судов), которое является прерогативой аэропортов.

(4) Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право продавать свои усдуги по авиаперевозкам на своих собственных перевозочных документах как в собственных пунктах продажи, так и черeз своих агентов на государственной территории другой Договаривающейся Стороны любому клиенту и за любую валюту.

Artikel 12

Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Wird ein ziviles Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen oder werden sonstige widerrechtliche Eingriffe gegen die

Статья 12

Авиационная безопасность

(1) В соответствии со своими правами и обязанностями, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают своё взаимное обязательство защищать безопасность гражданской авиации от противоправных посягательств. Не ограничивая общий характер своих международных прав и обязанностей, Договаривающиеся Стороны действуют прежде всего в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздущных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, и Протокола по борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного 24 февраля 1988 года в Монреале, в дополнение к принятой 23 сентября 1971 года в Монреале Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации.

(2) Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу по ходатайству любую необходимую поддержку, чтобы предотвратить незаконный захват гражданских воздушных судов и другие противоправные действия, направленные против безопасности воздушных судов, их пассажиров и членов экипажа, против аэропортов и аэронавигационных средств, а также любую угрозу безопасности гражданской авиации.

(3) В случае незаконного захвата воздушного судна либо совершения или угрозы иного акта незаконного вмешате-

Sicherheit eines solchen Luftfahrzeugs, seiner Fluggäste und Besatzung sowie gegen die Sicherheit von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander in gegenseitigen Konsultationen durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen so rasch zu beenden, wie dies bei möglichst geringer Gefährdung von Leben durchführbar ist.

(4) Jede Vertragspartei trifft alle ihr durchführbar erscheinenden Maßnahmen, um sicherzustellen, daß ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder hinsichtlich dessen andere widerrechtliche Eingriffe vorgenommen wurden und das sich in ihrem Hoheitsgebiet am Boden befindet, dort festgehalten wird, sofern nicht sein Abflug aufgrund der vordringlichen Verpflichtung zum Schutz des Lebens der Besatzung und der Fluggäste erforderlich wird. Diese Maßnahmen sollten, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen werden.

(5) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des Zivilluftfahrt-Abkommens bestimmt werden, soweit diese Sicherheitsvorschriften auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, daß die Halter von in ihr Register eingetragenen Luftfahrzeugen und die Luftfahrzeughalter, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

(6) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, daß von diesen Luftfahrzeughaltern verlangt werden kann, die in Absatz 5 genannten Sicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet oder den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt wurden. Jede Vertragspartei gewährleistet, daß in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Durchleuchtung von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie zur Durchführung angemessener Sicherheitskontrollen bei Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(7) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so kann die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit der Luftfahrtbehörde der erstgenannten Vertragspartei ersuchen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der erstgenannten Vertragspartei vorzuenthalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine ernste Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

льства в безопасность воздушного судна, его пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств Договаривающиеся Стооны будут путём взаимных консультаций способствовать друг другу упрощением связи и другими соответствующими мерами, направленными на пресечение такого происшествия или его угрозы так быстро, как это возможно с учётом минимального риска для жизни.

(4) Каждая Договаривающаяся Сторона принимает все представляющиеся ей осуществимыми меры для того, чтобы незаконно захваченное или ставшее жертвой иных противоправных посягательств воздушное судно, находящееся на земле на её государственной территории, задерживалось, если его взлёт не вызван необходимостью первоочередного обязательства защищать жизнь экипажа и пассажиров. По возможности подобные меры должны приниматься на основе взаимных консультаций.

(5) В своих взаимоотношениях Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с предписаниями по авиационной безопасности, установленными международной организацией гражданской авиации и определёнными в Приложениях к Конвенции о гражданской авиации, постольку, поскольку эти предписания по безопасности применимы к Договаривающимся Сторонам; они должны требовать, чтобы владельцы занесённых в их реестр воздушных судов и владельцы воздушных судов, имеющих своё основное место деятельности или постоянное местопребывание на их государственной территории, а также фирмы, эксплуатирующие аэропорты на их государственной территории, действовали в соответствии с этими предписаниями по авиационной безопасности.

(6) Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что от таких владельцев воздушных судов может быть потребовано соблюдение положений по авиационной безопасности, указанных в пункте 5 данной Статьи, устанавливаемых в отношении прилёта, вылета или пребывания на государственной территории этой другой Договаривающейся Стороны. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечит, что на её государственной территории будут применяться действенные меры по защите воздушных судов и досмотру (просвечиванию) пассажиров, членов экипажа и ручной клади, а также по проведению разумных проверок на безопасность багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки пассажиров или принятия груза на борт. Каждая Договаривающаяся Сторона будет благосклонно рассматривать каждое ходатайство другой Договаривающейся Стороны в отношении введения разумных специальных мер безопасности для устранения определённой угрозы.

(7) Если одна Договаривающаяся Сторона уклоняется от предписаний по авиационной безопасности данной Статьи, то Ведомство авиационных властей другой Договаривающейся Стороны вправе ходатайствовать о немедленных консультациях с Ведомством авиационных властей другой Договаривающейся Стороны. Если в течение месяца с даты направления такого ходатайства не достигается удовлетворительное разрешение, то это является основанием для приостановления, аннулирования или ограничения разрешения на эксплуатацию одному или нескольким авиапредприятиям первой Договаривающейся Стороны, или разрешение будет связано с определёнными условиями. Если того требует чрезвычайная ситуация, каждая Договаривающаяся Сторона вправе принять предварительные меры до истечения указанного месячного срока.

Artikel 13

Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

(1) Auf Ersuchen einer Vertragspartei gestattet die andere Vertragspartei den Unternehmen, die in beiden Staaten Luftverkehrsrechte ausüben, die Durchführung von Maßnahmen, die

Статья 13

Въезд и контороль проездных документов

(1) По ходатайству одной Договаривающейся Стороны другая Договаривающаяся Сторона разрешает авиапредприятиям, которые пользуются правами воздушного сообще-

gewährleisten sollen, daß nur Fluggäste mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch den ersuchenden Staat erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

(2) Jede Vertragspartei nimmt eine Person, die an ihrem Zielort zurückgewiesen wurde, nachdem dort festgestellt worden war, daß sie nicht einreiseberechtigt war, zum Zweck der Überprüfung auf, wenn sich diese Person vor ihrer Abreise nicht nur im unmittelbaren Transit im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei aufgehalten hat. Die Vertragsparteien weisen eine solche Person nicht in das Land zurück, in dem zuvor festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist.

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in einen Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie aus anderen Gründen Aufnahme finden kann, zu treffen. Hat eine Person, von der festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so erkennt eine Vertragspartei statt dessen ein von den Behörden der Vertragspartei, bei der festgestellt wurde, daß die Person nicht einreiseberechtigt ist, ausgestelltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

ния в обеих странах, проведение мер, обеспечивающих перевозку только тех пассажиров, у которых имеются проездные документы, требуемые для въезда или транзита через территорию ходатайствующей Стороны.

(2) Каждая Договаривающаяся Сторона будет принимать для проверки человека, не пропущенного в пункте назначения после того, как было установлено, что у него нет права на въезд, если только этот человек до своего вылета не находился в прямом транзите на государственной территории этой Договаривающейся Стороны. Договаривающиеся Стороны не направляют такого человека обратно в страну, где ранее было установлено, что у него нет права на въезд.

(3) Это положение не мешает властям провести дальнейшую проверку человека, не пропущенного в страну как не имеющего права на въезд, чтобы установить, может ли он быть принят в этом государстве, или принять меры по его дальнейшей перевозке, удалению или выдворению в государство, чьё гражданство он имеет или в котором он может быть принят по каким-либо другим причинам. В том случае, если человек, в отношении которого было установлено, что он не имеет права на въезд, потерял или уничтожил свои проездные документы, Договаривающаяся Сторона будет признавать вместо них документ, подтверждающий обстоятельства вылета и прилёта, выданный властями той Договаривающейся Стороны, где было установлено, что этот человек не имеет права на въезд.

Artikel 14

Direkttransit

Fluggäste, Gepäck und Fracht, die im Direkttransit durch das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei befördert werden und das Gebiet des Landeflughafens nicht verlassen, unterliegen lediglich einer vereinfachten Kontrolle, soweit nicht Maßnahmen zur Gewährleistung der Luftsicherheit anderes erfordern. Gepäck und Fracht im Direkttransit werden von Zöllen oder ähnlichen Abgaben befreit.

Статья 14

Прямой транзит

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через государственную территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться лишь упрощённому контролю, если иное не вызывается мерами по обеспечению авиационной безопасности. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными сборами и другими подобными налогами.

Artikel 15

Meinungsaustausch

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Статья 15

Обмен мнениями

По мере необходимости между Ведомствами авиационных властей Договаривающихся Сторон проводится обмен мнениями для тесного сотрудничества и взаимопонимания по всем вопросам, касающимся применения данного Соглашения.

Artikel 16

Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 15 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Статья 16

Консультации

Для обсуждения изменений данного Соглашения или таблицы маршрутов или вопросов толкования каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время ходатайствовать о проведении консультаций. Это же распространяется на обсуждение применимости данного Соглашения, если по мнению одной Договаривающейся Стороны обмен мнениями согласно Статье 15 не дал удовлетворительных результатов. Консультации должны начаться в течение двух месяцев после получения другой Договаривающейся Стороной ходатайства.

Artikel 17

Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 16 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

Статья 17

Урегулирование споров

(1) Если не удаётся уладить разногласие в отношении толкования или применения данного Соглашения согласно Статье 16, то этот спор передаётся по требованию одной Договаривающейя Стороны в третейский суд.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen, der von den Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Vorsitzende innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Vorsitzenden sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 18

Mehrseitige Übereinkommen

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 16 statt.

Artikel 19

Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

Dieses Abkommen, jede Änderung desselben und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

Artikel 20

Frühere Abkommen

Mit Inkrafttreten dieses Abkommens tritt das Abkommen vom 11. November 1971 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über den Luftverkehr im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Usbekistan außer Kraft.

Artikel 21

Inkrafttreten, Geltungsdauer

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander notifiziert haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(2) Третейский суд может быть образован в каждом конкретном случае следующим образом: каждая Договаривающаяся Сторона назначает по одному члену суда, а оба этих члена договариваются о председателе суда, который должен быть гражданином третьего государства и назначаться Договаривающимися Сторонами. Члены третейского суда назначаются в течение двух месяцев, а его председатель – в течение трёх месяцев после того, как одна Договаривающаяся Сторона уведомила другую Договаривающуюся Сторону о своём намерении передать спор в третейский суд.

(3) При несоблюдении сроков, указанных в пункте 2 данной Статьи, каждая Договаривающаяся Сторона вправе в случае отсутствия иной договорённости обратиться к Президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой осуществить необходимые назначения. Если Президент является гражданином одной из Договаривающихся Сторон или если он по другим причинам не может провести назначение, то это должен будет сделать замещающий его Вице-президент.

(4) Третейский суд принимает решения большинством голосов. Его решения обязательны для Договаривающихся Сторон. Каждая Договаривающаяся Сторона несёт расходы по содержанию своего члена суда, а также своих представителей в третейском процессе; расходы по содержанию председателя, а также иные расходы поровну несут обе Договаривающиеся Стороны. В остальных вопросах третейский суд устанавливает свои правила процедуры.

Статья 18

Многосторонние конвенции

В случае вступления в силу общей многосторонней конвенции по воздущному сообщению, принятой Договаривающимися Сторонами, положения такой конвенции имеют преимущественную силу. Обсуждения того, насколько многосторонняя конвенция прекратит действие, заменит, изменит или дополнит данное Соглашение, проводятся согласно Статье 16 данного Соглашения.

Статья 19

Регистрация в Международной организации гражданской авиации

Данное Соглашение, любое его изменение и любой обмен нотами согласно Статье 2, пункт 2 данного Соглашения направляются для регистрации в Международную организацию гражданской авиации.

Статья 20

Прежние Соглашения

Со вступлением в силу данного Соглашения утрачивает силу Соглашение между Правительством Федеративной Республики Германия и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о воздушном сообщении от 11 ноября 1971 года в отношениях между Федеративной Республикой Германия и Республикой Узбекистан.

Статья 21

Вступление в силу, срок действия

(1) Данное Соглашение вступает в силу через один месяц после того дня, когда обе Договаривающиеся Стороны уведомят друг друга обменом нотами о том, что ими выполнены необходимые внутригосударственные процедуры для вступления в силу данного Соглашения.

(2) Данное Соглашение заключается на неопределённый срок.

Artikel 22

Kündigung

Eine Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Beschluß in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden; die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt. In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Mitteilung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Статья 22

Денонсация

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем решении прекратить действие данного Соглашения; такое уведомление о денонсации должно быть одновременно направлено Международной организации гражданской авиации. В таком случае Соглашение утратит силу через двенадцать месяцев с даты получения уведомления другой Договаривающейся Стороной, если денонсация не будет отменена по договорённости до истечения этого периода. В случае отсутствия подтверждения получения денонсации другой Договаривающейся Стороной уведомление должно рассматриваться как полученное через четырнадцать дней с даты получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Geschehen zu Bonn am 16. November 1995 in zwei Urschriften, jede in deutscher, usbekischer und russischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des usbekischen Wortlauts ist der russische Wortlaut maßgebend.

Совершено в Бонне 16 ноября 1995 года в двух подлинных экземплярах, каждый на немецком, узбекском и русском языках, причём все тексты имеют силу. В случае различного толкования немецкого и узбекского текстов решающим является текст на русском языке.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
За Правительство Федеративной Республики Германия
Kinkel

Für die Regierung der Republik Usbekistan
За Правительство Республики Узбекистан
A. Kamilow

Denkschrift zum Abkommen

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren.

Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt. Um ein derartiges Abkommen handelt es sich bei dem am 16. November 1995 in Bonn unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Usbekistan.

Die eingeräumten Verkehrsrechte werden in einem als Protokoll vereinbarten Fluglinienplan festgelegt. Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter und schneller anpassen zu können.

II. Besonderes

Artikel 1 erläutert die im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 legt die gewährten Freiheitsrechte der Zivilluftfahrt in den Beziehungen zwischen den Vertragsparteien fest.

Die Artikel 3 und 4 legen das Verfahren für die Erteilung, die Verweigerung, die Einschränkung oder den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Fluglinienverkehrs fest. Von dem Recht der Einschränkung oder des Widerrufs der Betriebsgenehmigung darf grundsätzlich nur nach Konsultationen der Vertragsparteien Gebrauch gemacht werden.

Artikel 5 sichert Inländerbehandlung zu bei den im Zusammenhang mit der Benutzung der Flughäfen anfallenden Gebühren.

Artikel 6 gewährt auf der Basis der Gegenseitigkeit weitgehende Zoll- und Abgabenfreiheit für verwendete Luftfahrzeuge einschl. der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte sowie für Werbematerial und Beförderungsdokumente. Er sichert darüber hinaus auf der Basis der Gegenseitigkeit Vergünstigungen auf dem Gebiet der Umsatzsteuer oder einer ähnlich ausgestalteten indirekten Steuer zu.

Artikel 7 regelt das Recht auf freien Gewinntransfer.

Artikel 8 soll ein zufriedenstellendes Beförderungsangebot sicherstellen. Ausgegangen wird vom Prinzip der beiderseitigen Genehmigung insbesondere hinsichtlich der Frequenz der Flugdienste, der Kapazität sowie der Flugpläne.

Artikel 9 verpflichtet zur Übermittlung von Betriebsangaben und zum Austausch der Statistiken.

Artikel 10 enthält in Ergänzung zu den in Artikel 8 enthaltenen Grundsätzen nähere Bestimmungen hinsichtlich der Tarifgestaltung.

Artikel 11 regelt das Niederlassungsrecht der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, das Recht der Selbstabfertigung und das Recht des freien Verkaufs der Beförderungsdienste.

Artikel 12 verpflichtet die Vertragsparteien zur Einhaltung der völkerrechtlichen Pflichten zur Sicherheit der Zivilluftfahrt vor rechtswidrigen Eingriffen, welche konkretisiert werden.

Artikel 13 gibt die Möglichkeit der Kontrolle der Fluggäste im Hinblick auf die erforderlichen Einreisedokumente und verpflichtet die Vertragsparteien zur Rücknahme der von der anderen Vertragspartei zurückgewiesenen Fluggäste.

Artikel 14 trifft Regelungen für Fluggäste, Gepäck und Fracht im Direkttransit.

Die Artikel 15 bis 17 befassen sich mit dem Meinungsaustausch, den Konsultationen, der Beilegung von Streitigkeiten, einschließlich der Möglichkeit zur Anrufung eines Schiedsgerichts. Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Die Artikel 18 bis 22 enthalten die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlußbestimmungen sowie die Behandlung früherer Abkommen und die Festlegung des Vorrangs eines mehrseitigen Luftverkehrsübereinkommens.



Druck: Bundesdruckerei GmbH, Zweigniederlassung Bonn 62170143 11.96
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333